National Transportation Agency of Canada
Office national des transports du Canada

The Shipping Conferences Exemption Act, 1987

A Staff Report to the

National Transportation Act

Review Commission

May 1992

Canada

© Minister of Supply and Services Canada 1992
Catalogue No. TW4-1/6-1992E
ISBN 0-662-19528-0

Ce rapport est aussi disponible en français
This report is printed on recycle paper

THE SHIPPING CONFERENCES EXEMPTION ACT, 1987

EXECUTIVE SUMMARY

Section 266 of the *National Transportation Act, 1987* requires a review of the operation of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (*SCEA*), an Act administered by the Agency.

SCEA provisions govern the conditions under which conferences of ocean shipping lines and their collective activities are regulated in Canada. The Act exempts certain practices (e.g. collective rate-setting and conditions of service) from provisions of the *Competition Act*. To encourage competition, *SCEA* contains new provisions for confidential service contracts, the right of conference members to take independent rate action and new complaint procedures.

There has been limited use of these new provisions. Competition in the liner shipping industry has been strong, at least partly because of competition from non-conference shipping lines. Rates remain depressed due to overcapacity in the ocean shipping industry.

Liner services must be viewed in a global context. To assure the competitiveness of Canadian shippers in world and North American markets, they must have access to liner services at affordable costs. This encourages Canadian liner shipping policy to be consistent with that of Canada's major trading partners, and encourages liner services to work closely with other modes in developing competitive routings and services.

92-05592/

THE SHIPPING CONFERENCES EXEMPTION ACT, 1987

INTRODUCTION

Section 266 of the *National Transportation Act, 1987* (*NTA, 1987*) requires a review of the operation of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* (*SCEA*) as part of the comprehensive review of the *NTA, 1987*. Whether *SCEA* should continue, or whether particular exemptions or conditions in the Act should be changed, are questions the Review Panel must consider.

This analysis by Agency staff presents information intended to assist in that review and consideration.

BACKGROUND

Liner companies offer regularly scheduled ocean transportation services, as opposed to irregular "tramp" or non-liner services. Liners primarily carry containerized merchandise, rather than bulk goods. Conferences are associations of liner companies operating on common trade routes who collectively agree on rates and terms of service. *SCEA* provisions govern the conditions under which conferences and their collective activities are regulated in Canada.

SCEA replaced the former *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*. This Act exempted certain anti-competitive practices (e.g. collective rate-setting and conditions of service) of shipping conferences serving Canada from the provisions of Canada's anti-trust legislation - the *Competition Act*. The new *SCEA* retained this exemption while introducing measures to encourage greater competition between ocean carriers for shipper business. Some of the key provisions of *SCEA* include:

- Service contracts between a shipper and one or more conference members are permitted. These contracts are filed with the Agency and are kept confidential.

- Conference members have the right to independent action - where other members are notified. Independent action allows a conference member to offer a rate or service different from the conference's established tariff.

- Conference members can jointly fix and quote multimodal rates. Members are prohibited from negotiating as a group with inland carriers.

- Conferences are prohibited from requiring shippers to commit all of their freight under the terms of "loyalty contracts".

In addition, the Act introduced new procedures for complaints to the Agency where conference agreements or practices are felt to cause unreasonable reductions in service or unreasonable increases in rates.

INDUSTRY STRUCTURE AND SERVICES

In terms of volume, Canadian maritime trade is dominated by bulk, low value-added movements by non-liner services. Movements in liner services account for only 7 percent or 17 million tonnes of total Canadian tonnages moved in 1990. This tonnage is primarily higher value-added traffic and often containerized. Tonnages moved by conference lines comprise about 41 percent of total liner tonnages. Therefore, approximately 3 percent of total Canadian cargoes in 1990 were moved by shipping lines subject to the provisions of *SCEA*.

Appendix 6.1 shows that the volume of freight carried by the conference liner trade, relative to non-conference services, has declined since 1988. Further, as shown in Appendix 6.2, the number of conferences serving Canada has declined for a number of years - from 34 in 1987 to 24 in 1991. This decline has been most pronounced in eastern Canada where the number of conferences has declined from 21 in 1987 to 13 in 1991. Despite this decline, conference services maintain a presence on all of Canada's major trade routes, as do non-conference lines. Appendix 6.3 provides a current list of agreements filed with the Agency.

A total of 54 shipping lines were members of conferences in 1990; of these 24 lines are members of more than one conference. Appendix 6.4 shows annual fluctuations in the number of conference liner services to and from western Canada, and an absolute decline since 1987. In contrast, the number of conference services to and from the east coast is about the same today as it was in 1987.

Notably, non-conference services maintain a strong presence on each coast. On the east coast the number of non-conference services exceed conference services. On the west coast the number of non-conference lines has increased while the number of conference lines has declined slightly.

ACTIVITY UNDER *SCEA*

There has been limited use of the Act's major pro-competitive provisions - confidential service contracts and independent actions by conference member lines in setting rates or conditions of service.

Despite an increase, from 6 in 1988 to 18 in 1991, in the number of service contracts filed with the Agency (Appendix 6.5), this provision has not been widely used. According to Agency surveys of shipping conferences, only a small proportion of Canadian conference trade has moved under service contracts.

The use of independent action was more extensive particularly on transpacific routes. Its use has been limited in scope on other routes. Member lines of thirteen conferences filed independent actions with the Agency in 1990.

To a large extent, it would appear that the use of these provisions by shippers has not been necessary due to the level of competition which exists in the liner service industry. The level of competition has allowed rates to remain stable or decrease marginally. A recent study of shipping conference tariffs shows that rates for a number of major commodities are currently below 1983 levels, although rates do vary between trade routes. From a shipper's perspective, service levels have also improved since 1988. The level of competition has been influenced by several market forces which include:

- The availability and competitiveness of non-conference services.
- Depressed ocean freight rates due to persistent overcapacity on many Canadian liner trade routes.

- The dominant influence of global competitiveness which has forced conferences to agree to requests for rate concessions, negating the need for service contracts.

The Agency has received only one formal complaint since the Act's introduction. The Canadian Shippers Council (CSC), the only designated shipper under *SCEA*, has indicated its view that the current complaint resolution mechanisms in the Act are ineffective. This may account for the lack of formal complaints filed with the Agency.

SHIPPER AND INDUSTRY CONCERNS

Two initiatives directly related to *SCEA* were undertaken in 1991. The first was organized by, among others, the CSC. It consisted of five meetings held across the country to inform shippers and freight forwarders about issues affecting the competitiveness of the Canadian transportation system and Canadian ports and to ask people for their views on these issues. While the CSC has not made its findings public, it has in the past expressed the following concerns related to *SCEA*.

- Disappointment with the extent of the use of service contracts and independent action.
- The ineffectiveness of complaint mechanisms under *SCEA*.
- The basic premise of *SCEA* - that of exemption from certain conditions of the *Competition Act* - is seen as anti-competitive.

The second event was held by the Industry Advisory Group on *SCEA* (IAG), a cross-section of interests including conference representatives, carriers, shippers, freight forwarders, other modal carriers and Canada Ports Corporation. In its four public hearings, the IAG Panel tried to find out how much consensus on *SCEA* there was and whether the exemptions from the *Competition Act* should be discontinued. Other matters discussed included:

- The scope for exemption of discussion agreements and agreements between conference and non-conference carriers.
- Service contracts and surcharge calculations.
- The potential for negotiation between conferences and inland carriers.

EMERGING ISSUES

Liner services in international shipping are constantly evolving and must now be viewed in a global or at the very least in a continental context, largely beyond Canadian control. Conference and non-conference operators continue their quest for more economical means of providing service in what has become a highly integrated intermodal transportation network serving international markets.

Ocean carriers continue to take a number of measures to rationalize their services, reduce overcapacity and provide service options, with the goal of improving their financial performance. While results will vary from trade route to trade route, despite renewed growth in the demand for container services, forecasts suggest that overcapacity will continue to exist throughout the first half of the decade. Accordingly, this will have a dampening impact on rates.

Canada is a small part of a much larger North American market now being targeted by conferences operating in Canadian and U. S. markets. To assure the competitiveness of Canadian shippers in world and North American markets, they must have access to liner services at an affordable cost. In the past, Canadian liner shipping policy has sought to address this need in a manner generally consistent with that of Canada's major trading partners. Policies governing shipping conference operations both in Canada and the U.S. are now generally uniform because the corresponding statutes (*SCEA* and the *U.S. Shipping Act of 1984*) are generally uniform. The U.S. government has been reviewing its maritime policy and it is not yet clear what changes, if any, will be made to its current legislation.

The Canadian port system has a strong interest in the continued use of Canadian gateways by liner services, both conference and non-conference, serving North America. As liner services continue to rationalize their services, ports of call decisions are being based ,among other factors, on the cost and effectiveness of the total inland transportation component, including port

and terminal operations. Canadian ports have begun to work closely with the railways and others to develop "seamless" cost-competitive routings through their gateways. Factors such as the increased use of Electronic Data Interchange (EDI), improved terminal productivity and cooperative partnerships with Canadian railways are important to the success of these efforts.

Each of these issues affects the environment within which the Review Commission must examine the continuing need for the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987.*

Canadian International Liner Cargo through Canadian and U.S. Ports

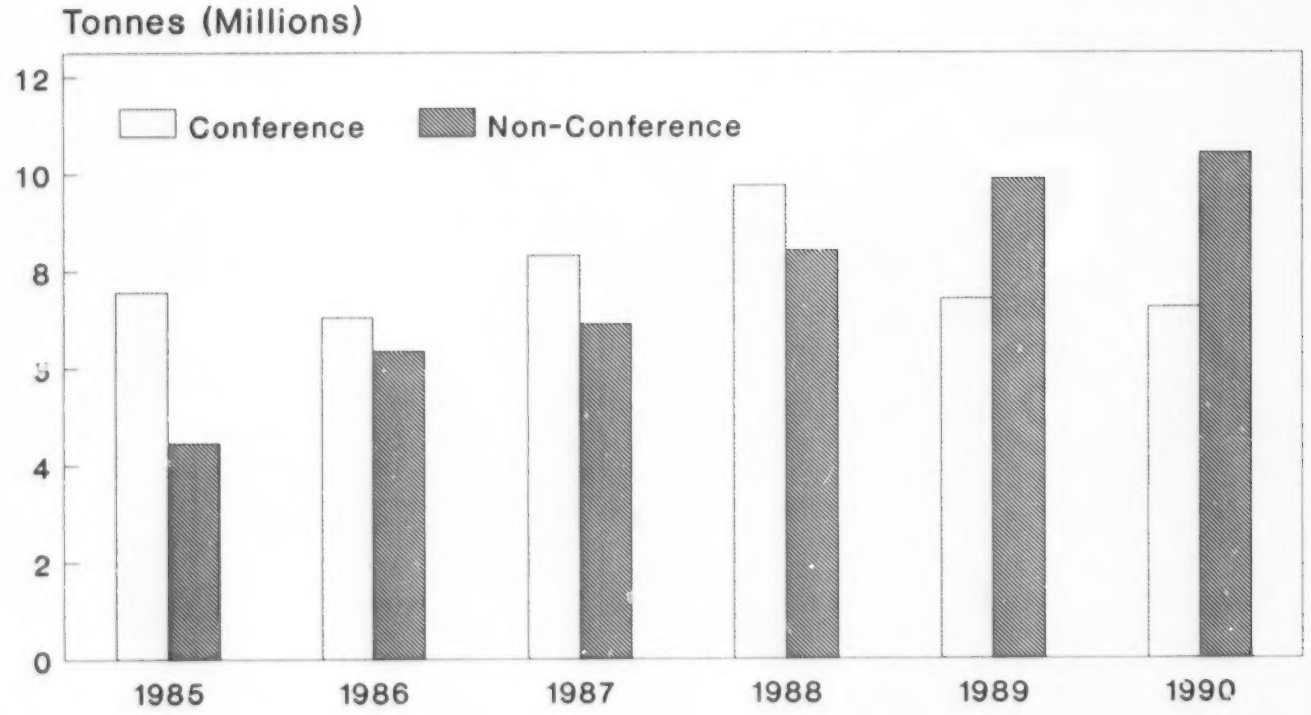
	Tonnes	
Year	Conference	Non-Conference
1985	7,564,579	4,451,795
1986	7,041,801	6,339,725
1987	8,320,014	6,903,016
1988	9,758,846	8,415,748
1989	7,421,453	9,888,445
1990	7,240,318	10,423,860

Note: Tonnages in 1989 and 1990 include Canadian transshipments through U.S. ports.

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 6.1A

Canadian International Liner Cargo through Canadian and U.S. Ports



Note: Tonnages in 1989 and 1990 include Canadian transshipments through U.S. ports.

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 6.2

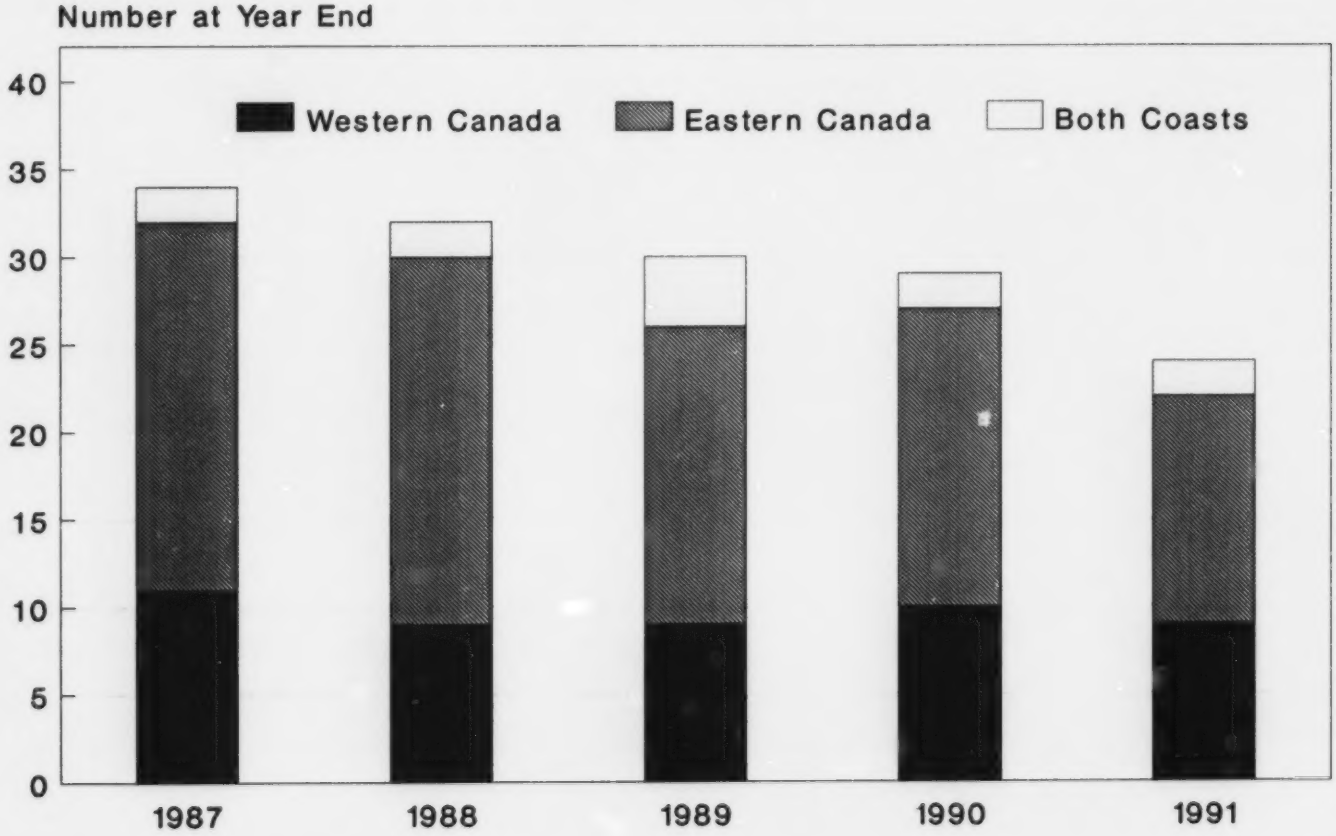
Number of Conferences Serving Canada

Year	Number at Year End			
	Western Canada	Eastern Canada	Both Coasts	Total
1987	11	21	2	34
1988	9	21	2	32
1989	9	17	4	30
1990	10	17	2	29
1991	9	13	2	24

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 6.2A

Number of Conferences Serving Canada



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 6.3

Agreements Filed under SCEA, 1987 as of March 20, 1992

Agreement	Coast	Direction
Tariff Filing Conferences by Trade Route		
Transpacific		
Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA)	Both	Inbound
Canada Westbound Rate Agreement (CWRA)	Both	Outbound
Japan-East Canada Freight Conference (JEC)	East	Inbound
Japan-West Canada Freight Conference (JWC)	West	Inbound
United Kingdom/Continental Europe		
Canada United Kingdom Freight Conference	East	Outbound
Canadian Continental Freight Conference	East	Outbound
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference	East	Inbound
Continental Canadian Westbound Freight Conference	East	Inbound
North Europe-Canada Pacific Freight Conference	West	Inbound
Western Canada-Europe Conference (WCEC)	West	Outbound
Canada West Mediterranean Discussion Agreement	East	Outbound
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference (MEDPAC)	West	Both
Australia/New Zealand		
Australia/Eastern Canada Shipping Conference	East	Inbound
Australia/Pacific Coast Rate Agreement	West	Inbound
Canada/Australia-New Zealand Association of Carriers (CANZAC)	East	Outbound
New Zealand/Pacific Coast North American Shipping Lines (NZPCNA)	West	Inbound
Pacific Coast/Australia-New Zealand Tariff Bureau (PCANATB)	West	Outbound

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Agreement	Coast	Direction
Middle East/Africa		
American West African Freight Conference	East	Both
The "8900" Rate Agreement	East	Outbound
West Coast/Middle East-Canada Rate Agreement	West	Outbound
Central/South America		
Eastern Canada/Caribbean Rate Association	East	Outbound
Eastern Canada/South American Rate Agreement	East	Both
Inter-American Freight Conference (Sections A-D)	East	Both
Inter-American Freight Conference Pacific (Sections A-D)	West	Both
Other Agreements		
Australia Canada Discussion Agreement	East	Inbound
Canada European Eastbound Mail Committee	East	Outbound
Canada/Caribbean Shipowners Association	East	Outbound
Canada/Australasia Inter-Association Agreement	Both	Outbound
Caribbean Bridging Agreement	East	Both
Canada Transpacific Stabilization Agreement (TSA)	Both	Inbound
Canmar/Jadroplov Agreement	East	Both
East Canada/Caribbean Discussion Agreement	East	Outbound
Eastern Canada Mediterranean Discussion Agreement	East	Outbound
Italian Line & Yugoslav Great Lakes Line Agreement	East	Inbound
Mitsui-OSK Lines/K-line Space Chartering Agreement	West	Both
Neptune, Nippon Liner, & Nippon Yusen Space Charter & Sailing Agreement	West	Both
Nippon Yusen Kaisha & Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. Space Charter Agreement	West	Both
Uniline/Great Lakes TransCaribbean Agreement	East	Outbound

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 6.4

Liner Services[1] on Major Eastern and Western Canadian Trade Routes

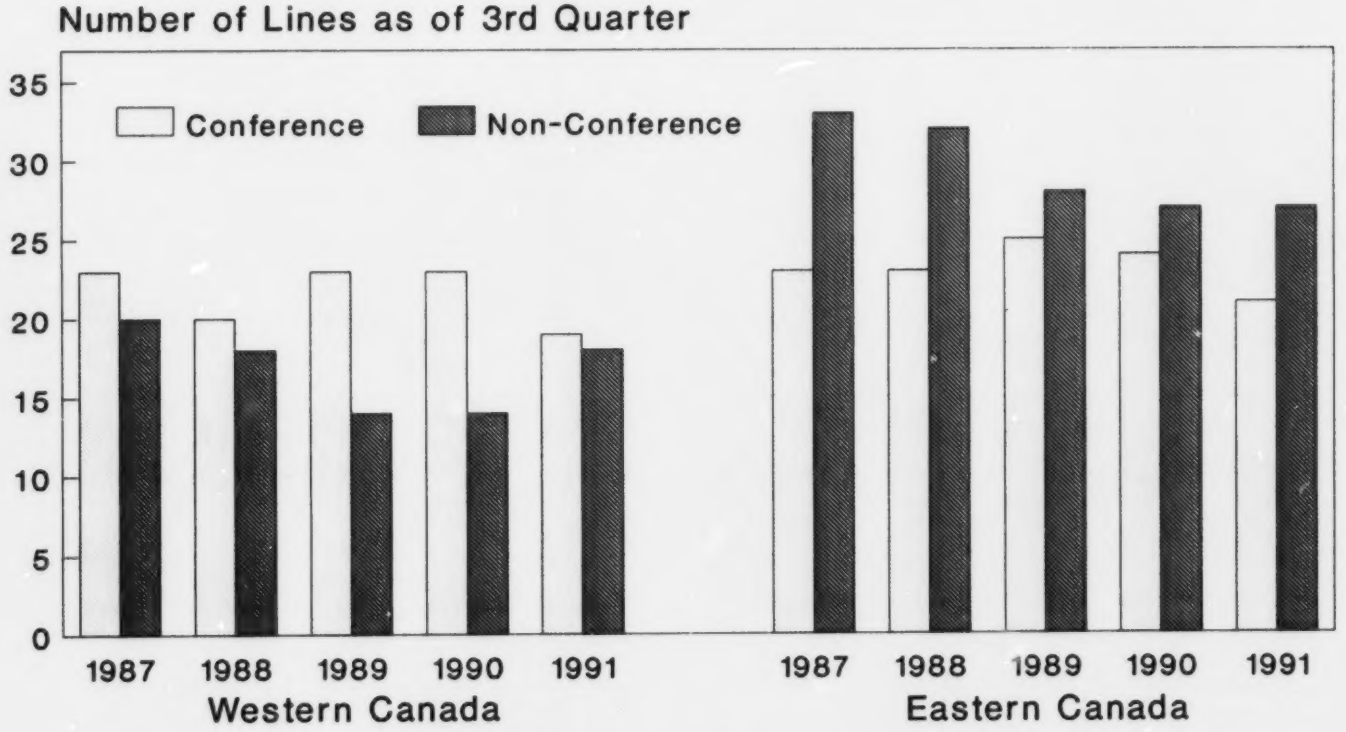
	Western Canada		Eastern Canada	
Quarter / Year	Conference	Non-Conference	Conference	Non-Conference
3 / 1987	23	20	23	33
1 / 1988	23	21	22	32
3 / 1988	20	18	23	32
1 / 1989	22	15	23	29
3 / 1989	23	14	25	28
1 / 1990	22	15	26	29
3 / 1990	23	14	24	27
1 / 1991	19	20	22	32
3 / 1991	19	18	21	27

Note: [1] Includes services via U.S. ports and mini-landbridge services.

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 6.4A

Liner Services[1] on Major Eastern and Western Canadian Trade Routes



Note: [1]Includes services via U.S. ports and mini-landbridge services.

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 6.5

Number of Service Contracts Filed under SCEA, 1987

Year	Filed During Year	Filed Last Year and Still Effective
1988	6	-
1989	5	2
1990	24	5
1991	18	12

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

This report is the sixth of a series:

1.	Rail Competitive Access	(ISBN -- 0-662-19522-1)
2.	Rail Rationalization	(ISBN -- 0-662-19523-X)
3.	An Integrated and Competitive Transportation System: Meeting Shipper and Traveller Needs	(ISBN -- 0-662-19524-8)
4.	Railway Compensatory Rates	(ISBN -- 0-662-19534-5)
5.	Railway Captive Shippers	(ISBN -- 0-662-19526-4)
6.	The Shipping Conferences Exemption Act, 1987	(ISBN -- 0-662-19528-0)

Office national des transports du Canada
National Transportation Agency of Canada

La Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes

Un rapport de travail à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux

Mai 1992

Canada

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992
No de catalogue TW4-1/6-1992F
ISBN 0-662-97422-0

This report is also available in English
Ce rapport est imprimé sur du papier recyclé

LOI DÉROGATOIRE DE 1987 SUR LES CONFÉRENCES MARITIMES

SOMMAIRE

Aux termes de l'article 266 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (*LTN 1987*), l'exécution de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (*LDCM*) par l'Office doit faire l'objet d'un examen.

Les dispositions de la *LDCM* établissent les conditions en vertu desquelles les conférences de transport maritime et leurs activités collectives sont réglementées au Canada. La Loi soustrayait certaines pratiques des conférences maritimes, comme l'établissement collectif des taux et des modalités du service, qui desservent des dispositions de la *Loi sur la concurrence*. Pour aviver la concurrence, la *LDCM* contient des dispositions sur les contrats d'exclusivité limitée, le droit pour les membres d'une conférence de prendre des mesures distinctes et une nouvelle procédure de plaintes.

L'utilisation de ces dispositions n'a pas été répandue. Cependant, la concurrence dans l'industrie des compagnies de navigation a été vive, en partie à cause de la concurrence des membres hors conférence. Les taux sont demeurés bas en raison de la surcapacité du secteur.

Les services de ligne doivent maintenant être examinés dans un contexte global. Afin d'être concurrentiels sur les marchés mondiaux et nord-américains, les expéditeurs canadiens doivent avoir accès à des services de ligne abordables. Ce fait incite les compagnies de navigation à rendre consistante leur politique avec celle de leurs principaux partenaires commerciaux du Canada et à travailler en étroite collaboration avec d'autres modes de transport afin d'élaborer des itinéraires et des services concurrentiels.

Office national des transports du Canada
Rapport de travail à la
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux

LOI DÉROGATOIRE DE 1987 SUR LES CONFÉRENCES MARITIMES

INTRODUCTION

Aux termes de l'article 266 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (*LTN 1987*), l'exécution de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (*LDCM*) doit faire l'objet d'une étude dans le cadre de l'examen complet de la *LTN 1987*. Le panel de la Commission doit en effet étudier s'il convient de maintenir la *LDCM* ou d'en modifier certaines exemptions ou conditions.

La présente analyse du personnel de l'Office contient de l'information visant à aider la Commission à cette fin.

CONTEXTE

Les compagnies de services de ligne offrent des services réguliers de transport maritime, par opposition à des services à la demande (tramping) ou des services assurés par des navires qui ne sont pas rattachés à une ligne régulière. Les navires de ligne transportent surtout des marchandises emballées ou conteneurisées au lieu de produits en vrac. Les conférences sont des associations de compagnies de services de ligne qui empruntent les mêmes itinéraires et qui s'entendent sur les taux et les modalités du service. Les dispositions de la *LDCM* régissent les conditions en vertu desquelles les conférences et leurs activités collectives sont réglementées au Canada.

La *LDCM* a remplacé l'ancienne *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*. Cette dernière soustrayait certaines pratiques anticoncurrentielles des conférences maritimes, c'est-à-dire l'établissement collectif des taux et des modalités du service, qui desservent le pays à l'exécution de la loi antitrust du Canada, soit *Loi sur la concurrence*. La nouvelle *LDCM* maintient cette exemption tout en introduisant des mesures visant à encourager les transporteurs maritimes à se livrer une plus forte concurrence pour attirer les expéditeurs. La *LDCM* prévoit, entre autres, les éléments suivants dans ses principales dispositions :

- Des contrats d'exclusivité limitée peuvent être conclus entre un expéditeur et un ou plusieurs membres d'une conférence. Ces contrats sont déposés auprès de l'Office et demeurent confidentiels;

- Les membres d'une conférence ont le droit de prendre des mesures distinctes s'ils avisent les autres membres. Les mesures distinctes permettent à un membre d'une conférence d'offrir un taux ou un service qui diffère du tarif établi par la conférence;

- Les membres d'une conférence peuvent fixer ensemble des taux multimodaux. Ils ne peuvent négocier en tant que groupe avec les transporteurs intérieurs;

- Les conférences ne peuvent exiger que les expéditeurs confient le transport de l'ensemble de leurs marchandises aux termes de « contrats d'exclusivité ».

De plus, la *LDCM* a introduit une nouvelle procédure concernant les plaintes dont l'Office est saisi dans les cas où on croit qu'une réduction déraisonnable des services ou une augmentation déraisonnable des taux résultent des accords ou des pratiques.

STRUCTURE ET SERVICES DE L'INDUSTRIE

En termes de volume, le transport maritime au Canada est dominé par les marchandises en vrac à faible valeur ajoutée transportées par des navires qui ne sont pas rattachés à une ligne régulière. En 1990, les marchandises transportées par les services de ligne ne représentaient que 7 p. cent ou 17 millions de tonnes de l'ensemble du tonnage canadien. Ce tonnage se compose surtout de marchandises à forte valeur ajoutée qui sont souvent conteneurisées. Le tonnage transporté par des lignes membres d'une conférence comprend environ 41 p. cent de l'ensemble du tonnage des navires de ligne. Par conséquent, environ 3 p. cent de l'ensemble des cargaisons canadiennes sont transportées par des compagnies de navigation assujetties aux dispositions de la *LDCM*.

LOI DÉROGATOIRE DE 1987 SUR LES CONFÉRENCES MARITIMES

L'annexe 6.1 montre que le volume de marchandises transportées par des navires de conférence a diminué, depuis 1988, par rapport au volume transporté par des navires hors conférence. De plus, comme le montre l'annexe 6.2, le nombre de conférences qui desservent le Canada a aussi diminué ces dernières années, passant de 34 en 1987 à 24 en 1991. Cette diminution a été plus prononcée dans l'Est canadien où le nombre de conférences est passé de 21 en 1987 à 13 en 1991. Malgré cette chute, les lignes membres d'une conférence demeurent présentes sur tous les principaux itinéraires du Canada, à l'instar des lignes hors conférence. L'annexe 6.3 contient la liste des accords déposés à l'Office.

En tout, 54 compagnies de navigation étaient membres de conférences en 1990 et 24 étaient membres de plus d'une conférence. L'annexe 6.4 montre les variations annuelles du nombre de services de lignes membres de conférence, en provenance et à destination de l'Ouest canadien, ainsi qu'un déclin absolu depuis 1987. Par contre, le nombre de tels services, en provenance et à destination de l'Est canadien, est demeuré le même en 1987.

En particulier, les lignes hors conférence maintiennent une forte présence sur chaque côte. Sur la côte ouest, le nombre de lignes hors conférence a augmenté tandis que le nombre de lignes membres d'une conférence a légèrement diminué.

ACTIVITÉS AUX TERMES DE LA *LDCM*

L'utilisation des principales dispositions de la *LDCM* par les lignes membres d'une conférence qui favorisent la concurrence, à savoir les dispositions sur les contrats confidentiels d'exclusivité limitée et les mesures distinctes par les lignes membres d'une conférence, n'a pas été très répandue dans l'établissement des taux ou des modalités du service.

Malgré le fait que le nombre de contrats d'exclusivité limitée déposés à l'Office soit passé de 6 en 1988 à 18 en 1991 (annexe 6.5), l'usage de cette disposition n'est pas très répandu. D'après des enquêtes de l'Office menées auprès des conférences maritimes, une faible proportion du commerce canadien des conférences s'est effectué au moyen de contrats d'exclusivité limitée.

L'utilisation des mesures distinctes a été plus répandue, particulièrement dans le cas des itinéraires transpacifiques. Par contre, l'utilisation de ces mesures a été plus limitée pour les autres itinéraires. Les lignes membres de 13 conférences ont présenté des mesures distinctes auprès de l'Office en 1990.

Il semblerait que, dans une large mesure, l'utilisation de ces dispositions par les expéditeurs ne soit pas nécessairement attribuable à la concurrence au sein de l'industrie des services de ligne. Grâce à la concurrence, les taux sont demeurés stables ou n'ont que très peu diminué. Une étude récente sur les tarifs des conférences maritimes montre que les taux, pour certaines marchandises principales, sont inférieurs aux niveaux de 1983, même s'ils varient d'un itinéraire à l'autre. Selon les expéditeurs, les niveaux de service se sont améliorés depuis 1988. Le niveau de concurrence est tributaire de plusieurs forces du marché dont :

- La disponibilité et la compétitivité des services hors conférence;
- La réduction des taux de fret maritime, causée par la surcapacité persistante sur de nombreux itinéraires des navires de ligne du Canada;
- L'influence dominante de la compétitivité globale, qui a forcé les conférences à accepter des concessions demandées sur des taux, ce qui annule le besoin de contrats d'exclusivité limitée.

L'Office n'a reçu qu'une seule plainte depuis l'adoption de la *LDCM*. Le seul groupe d'expéditeurs désigné en vertu de la *LDCM*, le Conseil des expéditeurs canadiens (CEC) a exprimé son point de vue en affirmant que les mécanismes de règlement des différends de la Loi sont inefficaces, ce qui peut expliquer, en partie, l'absence de plaintes déposées à l'Office.

LOI DÉROGATOIRE DE 1987 SUR LES CONFÉRENCES MARITIMES

PRÉOCCUPATIONS DES EXPÉDITEURS ET DE L'INDUSTRIE

Deux activités directement liées à la *LDCM* ont été entreprises en 1991. La première a été organisée par le CEC. Il s'agissait de cinq réunions, tenues un peu partout au pays, afin d'informer les expéditeurs et les transitaires sur des questions qui touchent la compétitivité du réseau de transport canadien et des ports canadiens, et pour demander l'avis des gens à ce sujet. Bien qu'il n'ait pas encore rendu public ses conclusions, le CEC a, dans le passé, exprimé les préoccupations suivantes concernant la *LDCM*.

- Son désappointement à propos de l'usage peu répandu des contrats d'exclusivité limitée et des mesures distinctes.
- L'inefficacité des mécanismes de la *LDCM* concernant les plaintes.
- Le principe de base de la *LDCM*, c'est-à-dire que l'exemption de certaines conditions de la *Loi sur la concurrence* en vertu de la *LDCM*, est vue comme étant une pratique anticoncurrentielle.

La deuxième activité a été organisée par le Groupe consultatif de l'industrie (GCI) sur la *LDCM*, qui regroupe des représentants des conférences, des transporteurs, des expéditeurs, des transitaires, d'autres transporteurs modaux et la Société canadienne des ports. Lors de ses quatre audiences publiques, le GCI a tenté de déterminer l'ampleur du consensus sur la *LDCM* et s'il convient de maintenir les exemptions de la *Loi sur la concurrence*. Les autres questions abordées comprenaient :

- La portée des accords d'exemption de discussion et les accords entre les transporteurs membres d'une conférence ou non;
- Les contrats d'exclusivité limitée et le calcul de la surcharge;
- Les négociations possibles entre les conférences et les transporteurs intérieurs.

NOUVELLES QUESTIONS

Les services de ligne dans le secteur du transport maritime international évoluent constamment et doivent maintenant être examinés dans un contexte global ou, du moins, dans un contexte continental qui va bien au-delà du contrôle du Canada. Les exploitants membres d'une conférence ou non continuent de chercher des moyens plus économiques d'offrir des services dans le réseau de transport intermodal intégré qui dessert actuellement les marchés internationaux.

Avec comme objectif l'amélioration de leur performance financière, les transporteurs maritimes continuent d'adopter des mesures afin de rationnaliser leurs services, de réduire la surcapacité et d'offrir des options de service. Bien que les résultats puissent varier d'un itinéraire à l'autre et malgré une nouvelle croissance de la demande pour les services assurés par conteneur, les prévisions laissent entrevoir le maintien de la surcapacité pendant la première moitié de la décennie. Par conséquent, cette surcapacité aura un effet modérateur sur les taux.

Le Canada représente une petite partie du vaste marché nord-américain visé par les conférences en vigueur sur les marchés canadiens et américains. Afin d'être concurrentiels sur les marchés mondiaux et nord-américains, les expéditeurs canadiens doivent avoir accès à des services de ligne abordables. Dans le passé, la politique canadienne sur la navigation de ligne a visé à traiter ce besoin d'une façon conforme à ce que font les principaux partenaires commerciaux du Canada. Les politiques qui régissent les activités des conférences maritimes au Canada et aux États-Unis sont maintenant généralement plus uniformes, car les lois correspondantes (*LDCM* et la *U.S. Shipping Act* de 1984) le sont aussi. Le gouvernement américain examine actuellement sa politique maritime, et il n'est pas possible actuellement de savoir quels changements seront apportés à la législation en vigueur, si toutefois cette dernière est modifiée.

Le réseau portuaire canadien est vivement intéressé à ce que les lignes maritimes, membres d'une conférence ou non, continuent d'utiliser les portes d'entrée du Canada. Comme les lignes maritimes continuent de rationnaliser leurs activités, les décisions concernant les ports d'attache sont prises en fonction, en autres, du coût et de l'efficacité du transport de surface, qui comprend aussi les ports et les activités au terminal. Les autorités portuaires ont commencé à travailler en étroite collaboration avec les compagnies ferroviaires et autres afin d'élaborer des itinéraires continus et concurrentiels au plan financier passant par leurs portes d'entrée. D'autres

facteurs, comme l'utilisation croissante de l'échange électronique de données, a amélioré la productivité des terminaux. Un partenariat coopératif avec les compagnies de chemin de fer canadiennes est important afin d'assurer le succès de ces efforts.

Chacune de ces questions influe sur le milieu dans lequel la Commission d'examen doit étudier les besoins en ce qui a trait à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*.

Annexe 6.1

Chargement transporté par le transport maritime international de ligne canadien via des ports canadiens et américains

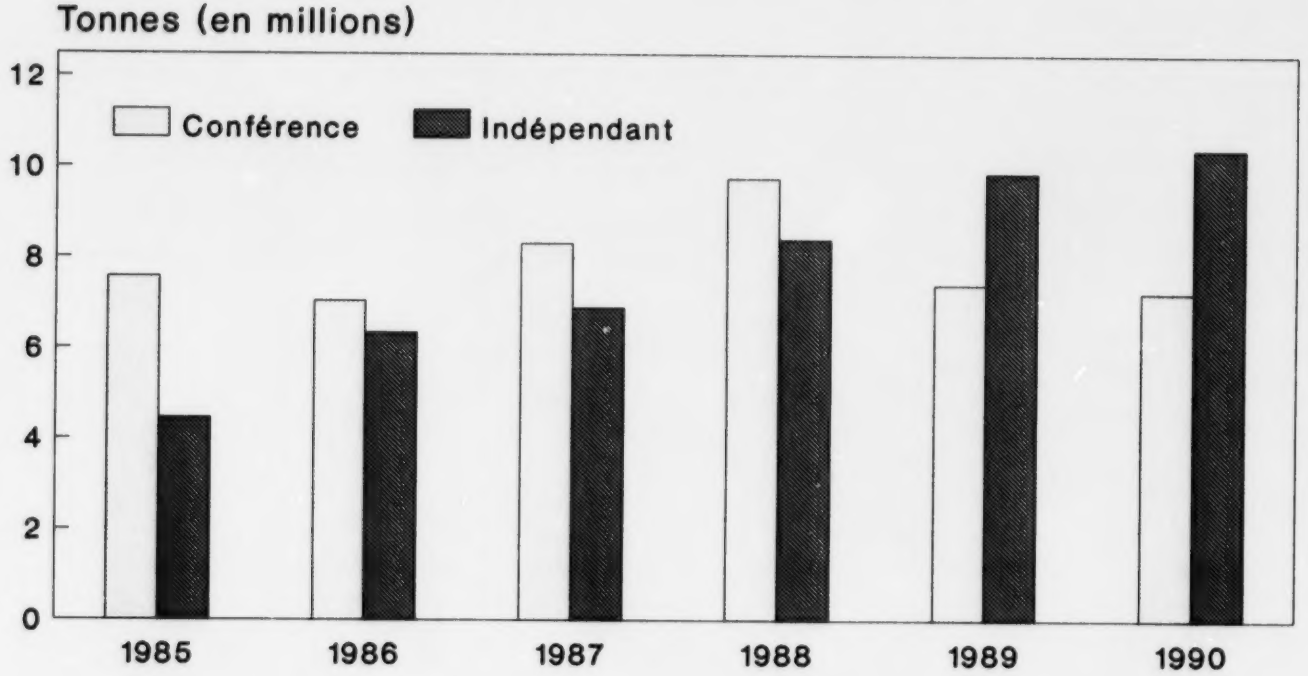
	Tonnes	
Année	Conférence	Indépendant
1985	7 564 579	4 451 795
1986	7 041 801	6 339 725
1987	8 320 014	6 903 016
1988	9 758 846	8 415 748
1989	7 421 453	9 888 445
1990	7 240 318	10 423 860

Nota : Les tonnages pour 1989 et 1990 comprennent les transbordements canadiens effectués via des ports américains.

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 6.1A

Chargement transporté par le transport maritime international de ligne canadien via des ports canadiens et américains



Nota : Les tonnages pour 1989 et 1990 comprennent les transbordements canadiens effectués via des ports américains.

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 6.2

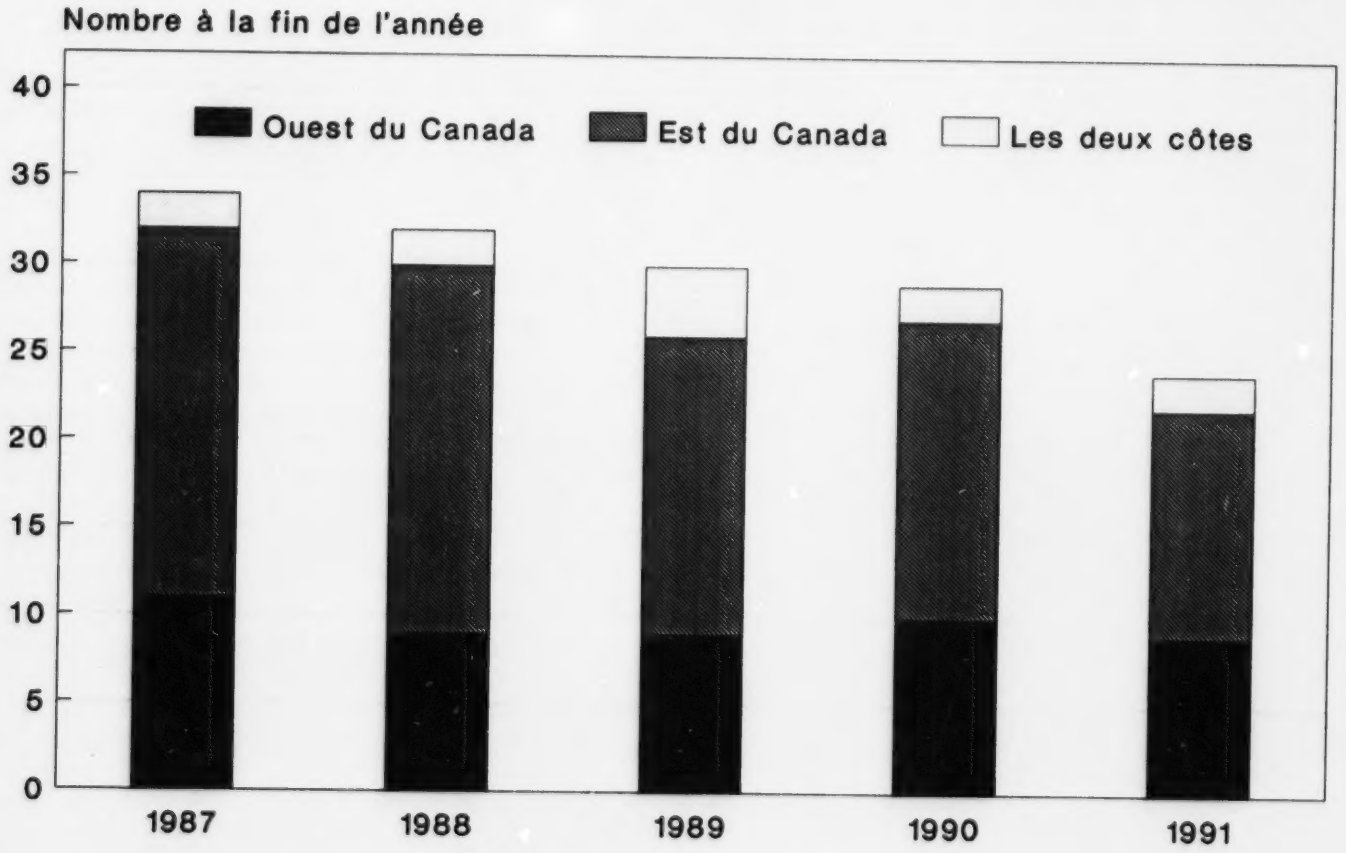
Nombre de conférences desservant le Canada

Année	Nombre à la fin de l'année			
	Ouest du Canada	Est du Canada	Les deux côtes	Total
1987	11	21	2	34
1988	9	21	2	32
1989	9	17	4	30
1990	10	17	2	29
1991	9	13	2	24

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 6.2A

Nombre de conférences desservant le Canada



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 6.3

Accords déposés en vertu de la LDCM 1987 jusqu'au 20 mars 1992

Accord	Côte	Direction
Tarif déposé par les conférences selon la route commerciale		
Transpacifique		
Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA)	Les deux	Importation
Canada Westbound Rate Agreement (CWRA)	Les deux	Exportation
Japan-East Canada Freight Conference (JEC)	Est	Importation
Japan-West Canada Freight Conference (JWC)	Ouest	Importation
Royaume-Uni / Europe continental		
Canada United Kingdom Freight Conference	Est	Exportation
Canadian Continental Freight Conference	Est	Exportation
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference	Est	Importation
Continental Canadian Westbound Freight Conference	Est	Importation
North Europe-Canada Pacific Freight Conference	Ouest	Importation
Western Canada-Europe Conference (WCEC)	Ouest	Exportation
Canada West Mediterranean Discussion Agreement	Est	Exportation
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference (MEDPAC)	Ouest	Les deux
Australie / Nouvelle-Zélande		
Australia/Eastern Canada Shipping Conference	Est	Importation
Australia/Pacific Coast Rate Agreement	Ouest	Importation
Canada/Australia-New Zealand Association of Carriers (CANZAC)	Est	Exportation
New Zealand/Pacific Coast North American Shipping Lines (NZPCNA)	Ouest	Importation
Pacific Coast/Australia-New Zealand Tariff Bureau (PCANATB)	Ouest	Exportation

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Accord	Côte	Direction
Proche–Orient / Afrique		
American West African Freight Conference	Est	Les deux
The "8900" Rate Agreement	Est	Exportation
West Coast/Middle East–Canada Rate Agreement	Ouest	Exportation
Amérique centrale / du Sud		
Eastern Canada/Caribbean Rate Association	Est	Exportation
Eastern Canada/South American Rate Agreement	Est	Les deux
Inter–American Freight Conference (sections A à D)	Est	Les deux
Inter–American Freight Conference (sections A à D)	Ouest	Les deux
Autres accords		
Australia Canada Discussion Agreement	Est	Importation
Canada European Eastbound Mail Committee	Est	Exportation
Canada/Caribbean Shipowners Association	Est	Exportation
Canada/Australasia Inter–Association Agreement	Les deux	Exportation
Caribbean Bridging Agreement	Est	Les deux
Canada Transpacific Stabilization Agreement (TSA)	Les deux	Importation
Canmar/Jadroplov Agreement	Est	Les deux
East Canada/Caribbean Discussion Agreement	Est	Exportation
Eastern Canada Mediterranean Discussion Agreement	Est	Exportation
Italian Line & Yugoslav Great Lakes Line Agreement	Est	Importation
Mitsui–OSK Lines/K–line Space Chartering Agreement	Ouest	Les deux
Neptune, Nippon Liner, & Nippon Yusen Space Charter & Sailing Agreement	Ouest	Les deux
Nippon Yusen Kaisha & Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. Space Charter Agreement	Ouest	Les deux
Uniline/Great Lakes TransCaribbean Agreement	Est	Exportation

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 6.4

Services[1] de ligne sur les grandes routes commerciales de l'est et de l'ouest du Canada

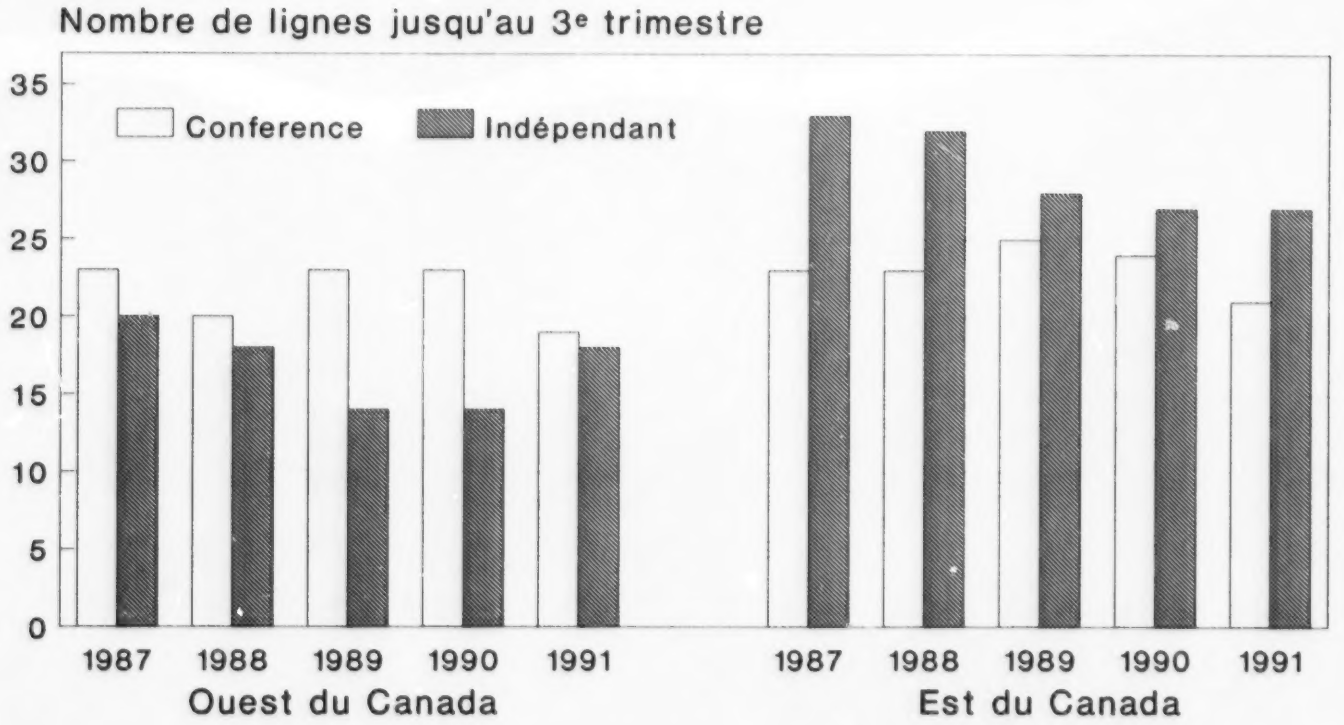
Trimestre / Année	Ouest du Canada		Est du Canada	
	Conférence	Indépendant	Conférence	Indépendant
3 / 1987	23	20	23	33
1 / 1988	23	21	22	32
3 / 1988	20	18	23	32
1 / 1989	22	15	23	29
3 / 1989	23	14	25	28
1 / 1990	22	15	26	29
3 / 1990	23	14	24	27
1 / 1991	19	20	22	32
3 / 1991	19	18	21	27

Nota : [1] Comprend les services via les ports américains et les services de minijonction terrestre.

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 6.4A

Services[1] de ligne sur les grandes routes commerciales de l'est et de l'ouest du Canada



Nota : [1] Comprend les services via les ports américains et les services de minijonction terrestre.

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 6.5

Nombre de contrats d'exclusivité limitée déposés en vertu de la LDCM 1987

Année	Déposés durant l'année	Déposés l'an dernier et toujours en vigueur
1988	6	–
1989	5	2
1990	24	5
1991	18	12

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Ce rapport est le sixième d'une série :

1. L'accès à des services ferroviaires concurrentiels (ISBN -- 0-662-97416-6)
2. La rationalisation du réseau ferroviaire (ISBN -- 0-662-97417-4)
3. Un réseau de transport intégré et concurrentiel : La réponse aux besoins des expéditeurs et des voyageurs (ISBN -- 0-662-97418-2)
4. Les taux ferroviaires compensatoires (ISBN -- 0-662-97427-1)
5. Les expéditeurs ferroviaires captifs (ISBN -- 0-662-97420-4)
6. La Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (ISBN -- 0-662-97422-0)